



Norois

Environnement, aménagement, société

199 | 2006/2

Canada : immigration, espaces urbanisés, parcs nationaux, loisir patrimonial

Les composantes patrimoniales du canoë récréatif au Canada

Heritage components of leisure Canada's canoe

Gérard Richez et Josy Richez Battesti



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/1988>

DOI : 10.4000/norois.1988

ISBN : 978-2-7535-1547-5

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2006

Pagination : 77-89

ISBN : 978-2-7535-0332-8

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Gérard Richez et Josy Richez Battesti, « Les composantes patrimoniales du canoë récréatif au Canada », *Norois* [En ligne], 199 | 2006/2, mis en ligne le 13 décembre 2008, consulté le 03 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/norois/1988> ; DOI : 10.4000/norois.1988

LES COMPOSANTES PATRIMONIALES DU CANOË RÉCRÉATIF AU CANADA

GÉRARD RICHEZ, JOSY RICHEZ BATTESTI

MAISON MÉDITERRANÉENNE DES SCIENCES DE L'HOMME – UNIVERSITÉ DE PROVENCE

gerard.richez@up.univ-aix.fr, jozy.richez@up.univ-aix.fr

RÉSUMÉ

Le canoë est indissociable de la formation du Canada et de son histoire, de celle des Indiens et, à partir du XVI^e siècle, de celle des Européens, trappeurs, coureurs des bois, prospecteurs, voyageurs, et des Métis. De fait, l'histoire de ce vaste pays explique et s'explique par les évolutions techniques de la production de ce canoë. Dans cet article, nous tentons de comprendre la place et le rôle social et économique du canoë et sa dimension culturelle, les relations à la Nature et au territoire qu'il autorise, et en quoi il fut aussi bien élément essentiel de mode de vie que moyen de déplacement et de transport, et notamment pour la traite des fourrures. Nous nous attacherons aussi à comprendre comment ce canoë, d'utilitaire, est essentiellement devenu récréatif au cours du XX^e siècle, et comment, au cours de ces évolutions, il est devenu cet emblème patrimonial, jusqu'à ce que ce loisir largement diffusé au sein du grand public perde en aura patrimoniale ce qu'il gagne en succès comme loisir sportif.

MOTS CLÉ : *Canada – Canoë – Ontario – Loisir patrimonial – Loisir sportif de nature – Québec.*

ABSTRACT

Heritage components of leisure Canada's canoe

The canoe is directly linked to the formation of Canada and its history, the history of its aboriginal peoples and, from the XVIth century, the history of Europeans, fur trappers, prospectors, voyageurs, Métis and "coureurs des bois" who crisscrossed that wild land by canoe. In fact, the history of this vast country is understood through the technical evolution of the production of this small craft. This article is an attempt to understand the social and economic significance of the canoe as well as its cultural dimension. It examines how the canoe relates to nature and the span of the territory that it penetrated and how it became an essential lifestyle element as well as a mean of transportation, especially during the fur trade era. It also describes how the canoe, as a utilitarian vehicle, essentially became a recreational craft during the XXth century and how, through this passage, it became one of the most important heritage symbols in Canada, a symbol that might loose its aura as the canoe continues to gain popularity in the outdoor recreation domain.

KEY WORDS : *Canada – Canoe – Heritage Recreation – Ontario – Outdoor Sportiv Recreation – Quebec.*

Le canoë¹, emblème du Canada, au même titre que les raquettes à neige, la feuille d'érable du drapeau canadien, la cabane et les grands paysages sauvages, serait même selon l'historien Bruce W. Hodgins, (*dans* Raffan et Horwood, 1988) « le symbole le plus approprié du patrimoine canadien ». Très souvent utilisé dans les dépliants touristiques, le canoë évoque tant pour les Canadiens aujourd'hui largement urbanisés que pour tous les candidats au voyage en Canada les paysages de *wilderness*, de grande nature sauvage, la multitude de lacs et de rivières de ce pays. Image de liberté et d'évasion, de calme, il permet l'approche de la nature ou l'immersion totale, l'aventure et même de vivre sa propre confrontation au « sauvage ». Kirk Wipper, le fondateur du Musée du canoë à Peterborough en Ontario, figure haute en couleur et en expérience, personnage évocateur des voyageurs, légende vivante du canoë, nous assurait que pour les Canadiens, « la glissade silencieuse le long des chemins de rivière dans le *wilderness* est toujours un grand moment » (entretiens personnels, septembre 2004). Qu'en est-il vraiment et pourquoi ?

C'est en voulant répondre à cette question que nous nous sommes rendu compte combien le canoë, outre les pratiques sportives qu'il autorise, possède une place particulière dans l'imaginaire des Canadiens et toute sa place dans le patrimoine de ce pays. Indissociable de la Culture de la Nature qui constitue une part importante du patrimoine du Canada, le canoë est de la même façon indissociable de l'histoire de ce pays. Il est « un des plus beaux cadeaux fait par les Premières Nations à tous ceux qui leur succéderont », écrivirent J. Jennings *et al.*, (2001).

Largement utilisé dès que terres et eaux n'étaient plus englacées, il fut longtemps indispensable à la survie, au travail, aux déplacements des Indiens, à leur vie quotidienne et aux rites qui ponctuaient la vie en société. Durant plus de trois siècles ensuite, il resta essentiel aux Européens pour découvrir et s'implanter dans ces nouveaux territoires, en exploiter les ressources, faire du commerce. Le canoë est devenu loisir, un loisir dont les caractéristiques patrimoniales, versant historique, sont aujourd'hui moins ressenties, mais qui ont contribué à lui conférer au cours du XX^e siècle, une place à part parmi les autres pratiques récréatives de pleine nature.

Pour développer cette composante historique de la dimension patrimoniale du canoë que nous avons jusqu'ici peu abordée dans nos démarches géographiques et nos recherches sur la fréquentation des espaces de nature, des rivières et des Parcs, nous nous sommes appuyés sur des travaux très récents d'historiens. Nous pensons que cette approche s'articule utilement avec les nôtres, éclaire bien des aspects socioculturels et socio-économiques des pratiques dans ces espaces et peut servir aussi les réflexions des aménageurs. Dans cet article, nous étudierons donc la place et le rôle du canoë dans l'histoire de ce pays montrant qu'histoire et évolutions des techniques de production de canoë ont fait système ; nous comprendrons ce faisant la place prise par le canoë dans la culture et l'imaginaire de ce pays. Nous avons mené des enquêtes de terrain avec cette problématique, surtout en Québec et Ontario. Elles nous ont permis de comprendre l'évolution récente du canoë loisir qui, dans la logique des processus de reproduction socioculturelle, s'est banalisé et a perdu en sens patrimonial ce qu'il a gagné en nombre de pratiquants.

Le canoë en Canada La naissance d'un symbole patrimonial

Bien longtemps avant l'arrivée des Européens et leur installation permanente, le canoë a tenu un rôle central dans la vie des populations autochtones. Il était moyen de déplacement estival aussi indispensable pour la vie quotidienne et matérielle, la cueillette, la pêche, la chasse, que pour accomplir les actes culturels ou guerriers, pour contrôler ses territoires et en explorer de nouveaux.

1. Si le canoë a fait l'objet de publications récentes en histoire, on doit signaler l'absence d'études académiques ou professionnelles en économie, en géographie/aménagement ou encore en sciences du loisir. Nous relevons ce constat comme un paradoxe qui laisse, en tout cas, le champ libre pour des études à venir du même type que celle conduite par J.-M. Darolles et son équipe en 1997. En outre, la statistique officielle ne dispose pas d'une catégorie « canoës » ; ceux-ci sont agrégés aux kayaks de rivière ou de mer, barques, voiliers, et aux multiples bateaux à moteur... Quand aux constructeurs de canoës en matières plastiques, ils ne souhaitent pas communiquer avec le monde académique !

Sa construction relevait de savoirs très élaborés et de manières de faire différenciées suivant les régions et les populations ; elle démontrait la richesse des héritages et des savoirs transmis autant que la précision des adaptations et des savoir-faire spécifiques toujours en symbiose avec les milieux naturels et les caractéristiques culturelles des populations. Les Européens arrivant sur ces territoires utilisèrent les canoës, comme les Indiens, pour leur vie matérielle et leurs déplacements et en augmentèrent taille et volume pour l'utiliser pendant plus de trois siècles pour le commerce des peaux des animaux à fourrures et pour les activités concernant la prospection du pays.

LES CANOËS DES PREMIÈRES NATIONS

Le canoë en écorce des Indiens Mi'kmaq que Jacques Cartier découvrit en 1534 dans la Baie des Chaleurs et qu'il utilisa pour certains de ses déplacements de découverte l'étonna par ses qualités multiples et son adaptation exceptionnelle à ces milieux difficiles. Les matériaux utilisés pour la construction provenaient du milieu naturel, notamment l'écorce des grands bouleaux blancs tirés de la forêt laurentienne. Ce canoë qui pouvait donner l'impression d'être une simple embarcation était, en fait, d'une grande complexité. Il nécessitait force, adresse et habileté, fine connaissance de l'embarcation et du milieu d'évolution tant pour sa conduite que pour la répartition des chargements à transporter. Certes, le canoë d'écorce était très fragile aux chocs, mais pouvait être réparé en cours de déplacements. Il était suffisamment léger pour être porté par une ou deux personnes lorsqu'il fallait franchir gorges profondes ou rapides infranchissables et que la navigation était impossible. Notons aussi, et ce n'est pas indifférent dans le cadre de notre problématique, que formes des embarcations et décorations changeaient selon les milieux et exprimaient le patrimoine singulier de chacune des nations indiennes (Roberts et Shackleton, 1988).

Les populations autochtones qui étaient situées à l'écart de l'aire de répartition du bouleau construisirent plus au sud des pirogues et des kayaks dans le Grand Nord. Nous ne les traiterons pas dans le cadre de cette publication, sauf pour mentionner que les Européens montrèrent intérêt et habileté pour perfectionner les pirogues qui étaient proches de leur savoir-faire en charpenterie alors qu'ils n'apportèrent pas, jusque vers 1850, de grands changements dans la technique de construction des canoës en écorce (Raffan et Horwood, 1988 ; Raffan, 1999).

L'UTILISATION DU CANOË D'ÉCORCE PAR LES EUROPÉENS JUSQU'AU XIX^E SIÈCLE : COMMERCE, CULTURE DE L'AVENTURE ET FONDEMENTS DE L'ÉPOPÉE

Les Européens eurent recours, dès 1613-1615, aux canoës qu'ils découvrirent sur place pour pénétrer dans ce très vaste pays et transporter les peaux d'animaux à fourrures achetées ou troquées avec les Indiens. Ils l'utilisèrent à la fois dans la fameuse recherche du passage du Nord-Ouest, en direction de la Chine et de l'Orient et, plus généralement, dans le cadre de la prise de possession de nouveaux territoires et de l'exploitation de leurs richesses. Au regard du canoë d'écorce, il nous a semblé pertinent de distinguer deux périodes dans ces trois siècles d'histoire des relations entre les Premières Nations et les Européens, chacune apportant des éléments fondateurs de patrimoine.

Les premiers utilisateurs : des coureurs des bois et Métis aux marchands et voyageurs

Les trappeurs et coureurs des bois qui, après 1616 suivirent les traces de Champlain, étaient des colons français, nécessairement très proches des Indiens et qui, à leur contact et leur image, firent grand usage du canoë en été et des raquettes à neige en hiver (autre pratique devenue activité récréative et à rapprocher du canoë pour ses caractéristiques patrimoniales). Ces hommes que la mémoire retient avant tout comme aventureux, fuyaient souvent la monotonie des travaux agricoles, la misère, la dureté de leur condition ; autant que par le goût de l'aventure, ils étaient motivés par la recherche d'une vie meilleure et le désir de se libérer des contraintes des pouvoirs religieux et politiques. Ils devinrent très vite des pièces maîtresses et incontournables de l'organisation du commerce des peaux d'animaux à fourrures à destination de l'aristocratie.

La traite des peaux de castors pour la chapellerie puis celle des fourrures et des peaux pour le cuir et la chamoiserie fonctionna à plein régime du XVII^e au début du XIX^e siècle. Pour satisfaire une demande toujours très soutenue, il fallait aller piéger de plus en plus loin, vers l'Ouest et le Grand Nord. La durée des voyages en canoë pouvait alors prendre 2 ou 3 années, étant données les distances à parcourir, et compte tenu du fait que l'hiver réduisait les grands déplacements. La taille des canoës gagna en largeur et en longueur pour s'adapter à ces très longs voyages et accepter des chargements lourds et volumineux. Il fallait aussi répondre aux demandes croissantes de transport de personnes, et à leur souhait de pouvoir voyager avec un minimum de confort et de sécurité. Aux militaires, aux religieux, et aux agents gouvernementaux, s'étaient ajoutés au cours des années des géomètres, des prospecteurs, toujours plus de marchands, des peintres et des hommes de lettres, quelques aristocrates et de simples visiteurs, habitants des zones urbaines de l'Est du pays que nous considérons comme les tout premiers touristes d'aventure qui voulaient entrevoir, le temps d'un été, les grands espaces de nature sauvage et approcher ces aventuriers dont on parlait beaucoup.

Alors que les canoës de base traditionnels en écorce de bouleau avaient une longueur de 6 mètres et pouvaient charger jusqu'à 450 kg avec leurs deux ou trois convoyeurs, les premiers « canots du maître », « canots voyageurs » ou « canots de Montréal » construits dès le milieu du XVII^e siècle pouvaient atteindre jusqu'à 12 mètres de long pour 1,7 mètre de large. Conçus pour transporter de 3,5 à 4 tonnes de matériel et de 7 à 12 personnes, ils nécessitaient des tirants d'eau importants. Ils pouvaient assurer en 5 ou 6 semaines la liaison de Montréal jusqu'à Grand Portage ou Fort William (aujourd'hui Thunder Bay) sur la rive occidentale du Lac Supérieur (Morse, 1969). Là, avant l'arrivée du froid et l'englacement des cours d'eau, marchands, aventuriers et simples visiteurs se croisaient et échangeaient articles de négoce pour ceux qui continuaient vers l'Ouest et le Nord, fourrures pour ceux qui retournaient à Montréal. La liaison Grand Portage vers les postes de traite de la rivière Saskatchewan qui était plus accidentée et qui demandait un tirant d'eau plus faible, était assurée par des canoës adaptés à ces difficultés : les « canots du Nord » qui mesuraient néanmoins jusqu'à 8 mètres et pouvaient transporter de 4 à 6 payeurs et 1,5 tonne de marchandises.

Ces nouveaux canoës, nés du re-dimensionnement du canoë des Indiens voulu par les Compagnies de traite et les grands marchands montréalais agissant pour le compte de l'industrie française et anglaise des fourrures, marquèrent une « innovation historique » (Wood, 2002). Et il est vrai que ces évolutions techniques se doublèrent d'innovations sociales et économiques. Des chantiers navals apparurent, ainsi celui de la ville de Trois-Rivières qui, de nos jours, est restée active dans la production de canoës modernes. Des changements importants intervinrent dans l'organisation des expéditions de la vie à bord de ces grandes embarcations, de la spécialisation des tâches et de la hiérarchisation des métiers. Se précisèrent alors la figure du chef de convoi, de « brigade », pour organiser la flottille, celle du commis pour tenir les comptes, du guide de rivière, d'interprète auprès des Indiens, du négociant pour gérer les achats et les produits transportés et, au bas de l'échelle, celle des simples payeurs appelés voyageurs qui s'imposèrent comme les figures dominantes de cette époque (Germain, 2003).

Ces voyageurs, employés par des marchands ou par les Compagnies de traite, quelquefois travailleurs indépendants, constituaient selon J. Poling Sr (2000), une « classe sociale à part dans ces nouvelles terres ». Liés à leurs employeurs par des contrats d'embauche et des échéances à respecter, ils avaient au quotidien une vie très difficile. Les récits rapportent leur vie dangereuse et inconfortable : noyades, hernies dues aux nombreux portages et aux charges excessives : les balles de peaux fortement compressées pesaient chacune 40 kg et ils devaient en porter au moins deux à la fois, souvent plus, parfois sur des kilomètres ou sur des pentes fortes. De fait et comme l'ont montré des recherches récentes, la réalité de la vie de ces payeurs, parfois « à demi désespérés » (Wood, 2002), était bien loin de l'imagerie populaire qui a été construite au cours des siècles.

Ils donnèrent en effet naissance à des récits plus ou moins romancés qui stigmatisaient leurs comportements « licencieux » et « de nature à nuire aux bonnes mœurs » et soulignaient leur fort

esprit d'indépendance. Les exploits rapportés enflammaient les imaginations, inspirèrent récits et légendes où le canoë occupait une place centrale. Ainsi en est-il de l'histoire de « la chasse galerie » qui intégra l'imaginaire et le folklore québécois. Les voyageurs ont aussi inspiré de nombreuses représentations iconographiques : elles ont contribué à installer le canoë dans le patrimoine du Canada (cf. les musées de Peterborough, de Gatineau ou de Calgary par exemple).

Pour expliquer la distance de la réalité au mythe, on rappellera que les conditions de voyage des notables, des marchands importants, des artistes et des romanciers qui sont ceux qui rapportèrent et laissèrent le plus de témoignages, furent toujours beaucoup moins pénibles que celles des payeurs. Or ce sont essentiellement leurs écrits et leurs tableaux qui ont stimulé les imaginations. Retenons parmi les plus significatifs, ceux d'Ann Francès Hopkins peints en 1863, au retour du voyage qu'elle fit avec son mari, secrétaire particulier du Gouverneur de la Baie d'Hudson. Ils montrent la délicatesse d'un payeur s'interrompant pour lui offrir une fleur, des franchissements réussis de rapides, ou encore la magie de la nuit dans un bois éclairé par un grand feu. Sans doute doit être pris en compte aussi que, comme les esclaves noirs du Sud des États-Unis avec lesquels le parallèle a pu être fait, les voyageurs avaient souvent recours au chant pour garder rapidité et rythme dans leurs mouvements. Il y eut aussi des personnages hauts en couleur parmi ces voyageurs qui ont frappé les esprits par leur puissance et leur résistance, et notamment parmi ceux qui arrivaient les premiers au port, après plusieurs semaines de très long voyage. C'était bien suffisant pour qu'au travers des très nombreux récits contant leurs exploits, publiés avec succès tout au long du XVIII^e et du XIX^e siècle, puisse éclore le mythe de ces hommes exceptionnels, ayant vécu dans une nature idyllique, dans un isolement splendide, et ayant bravé en chantant les dangers des rivières sur leur frêle canoë d'écorce.

Il faut ajouter que les rassemblements des grands canoës et de leurs équipages de voyageurs pour les grands départs de Montréal en mai étaient assurément des événements d'une grande importance sociale et de nature à marquer les imaginations et à contribuer à la production de cette épopée. Ils s'accompagnaient d'un cérémonial qui attirait les spectateurs. Les personnes embarquées revêtaient leurs habits de coton ou de lin, les marchands et les voyageurs portaient leur « ceintures fléchées », fines écharpes tissées croisées sur la poitrine, aux motifs de couleurs vives et, de plus, les équipages chantaient pour marquer le rythme. Ces rassemblements ont été reconstitués 8 fois par des Universitaires dans les années 1980 lors du Festival canadien du canotage qui se tenait à Ottawa, durant la fête nationale du Canada ; ils eurent toujours le même succès selon Claude Cousineau et Kirk Wipper, leurs responsables et ils laissèrent une forte impression.

*Le canoë et les prospecteurs au XIX^e siècle :
les prolongements de la construction de l'épopée et la fin d'une époque*

Les prospecteurs furent toujours présents parmi les Européens et toujours associés aux grands desseins sur ces territoires. Mais ce n'est qu'en 1670, quand l'Intendant de la Nouvelle France, Jean Talon, entreprit de faire trouver de nouvelles sources d'approvisionnement en fourrures et en ressources minières pour le compte de la France, que se dessina la figure de l'explorateur qui, dans son canoë, prospectait, levait des cartes, découvrait. Et ce prospecteur explorateur allait devenir, puis rester au XVIII^e siècle et durant tout le XIX^e siècle un autre personnage symbolique de grande aventure au Canada. Il allait à son tour nourrir cet imaginaire auprès des Canadiens, et notamment de leurs élites, pour le canoë récréatif et la confrontation avec la grande nature sauvage.

Notons aussi que ce sont les découvertes d'or qui furent au XIX^e siècle de puissants moteurs du développement de ces activités de prospection et que tout ce qui touche à l'épopée de ce métal est aussi de nature à frapper les esprits. La découverte fortuite, en 1820-1840, avait déclenché une véritable « ruée vers l'or » vers les actuels Territoires du Nord-Ouest, en direction de Coppermine et du fleuve Mackenzie et, plus d'un demi-siècle plus tard en 1896, il en alla de même dans le Yukon. Dans leur long cheminement vers le Grand Nord, les orpailleurs retrouvaient et utilisaient presque toujours les « chemins d'eau » des coureurs des bois et des voyageurs. Cette épopée, comme celle concernant la traite des fourrures fut souvent embellie. Elle inspira une abondante

littérature (J. London, J. O. Curwood, etc.) qui parvint en Europe et contribua des deux côtés de l'Atlantique à nourrir le mythe de ces hommes courageux, aventuriers aux prises avec une nature démesurée, tout autant marginaux et misérables que leurs prédécesseurs coureurs des bois et dont quelques-uns seulement firent fortune.

La création de la Confédération canadienne en 1867 fut un autre moment dans la construction du mythe. La prospection minière et forestière menée par le « *Federal Geological Survey* » en direction des territoires septentrionaux se fit essentiellement en canoë d'écorce. Le Gouvernement provincial de l'Ontario, de son côté, lançait encore en 1900 dix expéditions en canoë vers le Nord, dont témoignent divers documents photographiques.

Au début du ^{XX}^e siècle pourtant, le canoë d'écorce des Indiens disparut quasiment en tant que moyen de déplacement et de transport, désormais supplanté par le chariot dans l'Ouest canadien, par les bateaux à vapeur et surtout, dans presque tout le Canada, par la voie ferrée, apparue dès 1820. C'est alors que se dessinait son utilisation récréative, notamment dans le cadre du canoë camping dans les milieux sauvages et pour les compétitions sportives... Toute une autre ère pour le canoë en Canada ! Et la possibilité de comprendre qu'aucune autre activité récréative de pleine nature ne s'est glissée de la sorte dans l'histoire et le patrimoine de ce pays.

Et comment le canoë accompagnant les évolutions du ^{XX}^e siècle devint loisir et loisir sportif

Bien sûr, cette évolution marquait et accompagnait un changement majeur de société au ^{XX}^e siècle. De nombreux paramètres se combinaient pour faire du canoë un support non négligeable de loisir sportif de nature. On allait y retrouver non seulement le rôle et le poids du mythe du canoë dans l'imaginaire collectif, mais bien aussi les progrès technologiques et les mutations drastiques des contextes socio-économiques et de l'urbanisation de la société, l'apparition puis le développement du tourisme et des loisirs, l'évolution des mentalités et du regard porté sur la nature sauvage. Ce glissement qui se poursuivit durant les deux premières décennies du ^{XX}^e siècle, s'amorça et se précisa dès la fin du ^{XIX}^e siècle essentiellement dans l'Ontario, au Québec et dans les provinces maritimes, très avantagés par l'abondance et la nature de leur réseau hydrographique et par l'ancienneté et la densité de l'occupation humaine. On notera que c'est à peu près à la même époque que se développe en France ce type de pratique récréative (Delaive, 1991) et que commence seulement l'histoire du canoë.

L'AVÈNEMENT DU CANOË RÉCRÉATIF,

L'APPARITION DU CANOË EN BOIS ET SON INSERTION DANS LES LOISIRS DE PLEIN AIR

Au cours de la deuxième moitié du ^{XIX}^e siècle, les canoës en écorce de bouleau ont été remplacés, par étapes, par des canoës plus résistants d'autant que l'écorce des grands bouleaux se raréfiait. Un canoë fait de planches de bois bordés à clins ou à franc bord fut mis au point par des constructeurs de pirogues, menuisiers/charpentiers d'origine européenne, en s'aidant d'un moule. À la même période furent construits des canoës également en bois, mais bordés et recouverts d'une forte toile en coton protégée par plusieurs couches de peinture et de vernis. Ces nouveaux canoës, plus résistants que les canoës en écorce, répondaient à une demande diversifiée et grandissante et connurent dès le dernier quart du ^{XIX}^e siècle un grand succès. Ils complétaient l'offre disponible en chaloupes ou autres barques conçues pour naviguer sur les eaux les plus calmes et ouvraient le canoë à une utilisation récréative pour les urbains. Trois régions se spécialisèrent en Amérique du Nord dans la construction des canoës en bois dès la fin du ^{XIX}^e siècle et maintinrent cette spécialisation :

- l'État du Maine, aux États-Unis, notamment avec la *Old Town Canoe Company* créée en 1900, mais dont les premières productions sont de 1880. Notons que cette entreprise continue à fabriquer des canoës de qualité dont une partie exportée en Europe et que cet État, frontalier du Canada, reste une grande région de canotage ;

– le Comté de Peterborough dans le sud de l'Ontario, avec notamment la *Peterborough Canoe Company* apparue en 1892 dans cette région célèbre pour la pratique du canoë récréatif, siège par ailleurs du Musée canadien du canoë (Brunger et Marsh, à paraître);

– la Province du Nouveau Brunswick avec la prestigieuse *Chesnut Canoe Company* créée en 1897 par les frères Chesnut, installée à Fredericton, et qui continua à produire des canoës jusqu'en 1979 (Solway, 1997).

Allait alors s'étendre aux populations aisées des villes américaines autant que canadiennes l'intérêt de l'utilisation récréative du canoë, déjà bien amorcé au XIX^e siècle par les militaires en garnison et la bourgeoisie urbaine naissante pour la chasse et la pêche. Les déplacements devenaient faciles avec les bateaux à vapeur, puis avec les véhicules à moteur et le chemin de fer; ils permirent d'ouvrir de nouveaux espaces aux loisirs et contribuèrent à la croissance de la demande liée à la pratique du canoë. Les Américains, attirés au Canada par des espaces de nature mieux préservés que chez eux, étaient de bons canoéistes et allaient constituer, pour leurs voisins, une clientèle déterminante. Se développèrent alors les chalets de pêche et de chasse, les hôtels de villégiature de luxe tel le *Highland Inn* construit en 1908 en pleine nature dans le Parc Provincial Algonquin (Richez et Richez Battesti, 2006) par une compagnie de chemin de fer qui avait, quelques années plus tôt, établi une ligne pour y tirer du bois. Pour un contact au plus près de la Nature se développèrent aussi des campings car la plupart des adeptes du canoë, gagnés par des préoccupations hygiénistes, voulaient faire du sport, retrouver la nature, échapper aux contraintes des villes.

De grandes régions de villégiature naquirent, telles les Laurentides pour la ville de Montréal, le Parc Provincial Algonquin pour Toronto ou Canal Rideau d'Ottawa à Kingston, sur le lac Ontario. Des hébergements touristiques et de loisirs furent mis en place et des aménagements réalisés pour des activités récréatives et notamment pour le golf. Le canoë, pour de simples promenades ou des jeux sportifs, pour la chasse et la pêche, y gardait une place de choix. De nombreuses photos de l'époque montrent que le triptyque forêts, lacs ou rivières et canoës est partout très présent.

Le développement des lignes de chemins de fer, des routes et pistes, tout particulièrement de celles ouvertes pour l'exploitation des forêts, allait aussi faciliter les expéditions en canoë camping vers les très lointains espaces septentrionaux inhabités du Nord. Ces expéditions qui prirent dans les imaginations le relais des voyages d'aventures des siècles précédents, étaient certes moins dangereuses mais paraissaient tout autant aventureuses. Les récits des premiers canoéistes campeurs furent enthousiastes, en témoigne le premier livre sur le canoë camping paru en 1900. Ces expéditions contribuèrent à ouvrir le Nord au canoë sportif et à nourrir et perpétuer le mythe de la trappe, des voyageurs, de la beauté de la grande nature sauvage, dans la poursuite du grand mouvement de retour à la Nature initié quelques décennies auparavant par les « Romantiques » américains (Thoreau, 1916, 1922; Muir, 1901; etc.) et auxquels contribuèrent les peintres paysagistes, notamment ceux, très connus, du « Groupe des sept ». La noyade, en 1917, de Tom Thomson, l'un des plus célèbres d'entre eux, alors qu'il pêchait en canoë, ne fut pas sans mystère mais contribua sans doute au maintien du mythe du rôle du canoë dans la confrontation du Canadien à la Nature.

Progressivement, se mirent en place des pratiques sportives du canoë en marge des utilisations purement récréatives (Mason, 1997). Pour nouvelles qu'elles aient pu être considérées, du fait notamment de l'élargissement de leur base sociale, elles avaient des racines anciennes. Les Indiens déjà pratiquaient entre eux des sortes de compétitions en canoë issues directement de certaines techniques guerrières et qui faisaient partie des jeux de société inscrits dans leur culture. Les voyageurs aussi se plaisaient à mesurer leur force, leur adresse, leur cadence à la pagaie; simples divertissements spontanés ou défis lancés à d'autres équipages ou à eux-mêmes parce que pressés d'arriver les premiers aux comptoirs de traite et surtout aux portages où il y avait parfois foule.

Le premier évènement retenu comme ayant été compétition officielle aurait eu lieu en 1826 au port d'Halifax, où fut créé en 1860 le premier club de canoë du Canada. Une compétition fut organisée en l'honneur de la visite du Gouverneur général du Haut et Bas Canada autour de régates entre bateaux à rames de course (yole, skiff), conduits par des militaires anglais en garnison dans

ce port, selon la pratique traditionnelle anglo-saxonne du *rowing*. Fait intéressant pour notre propos immergé dans l'histoire et le patrimoine, il semblerait que cette compétition ait suscité une course parallèle de canoës en écorce de bouleau par les Indiens Mi'kmaq et qu'elle ait obtenu encore plus de succès que l'officielle. Il faudra pourtant attendre plus d'une vingtaine d'années pour que se tiennent les premières compétitions réservées exclusivement aux canoës et uniquement payés par des Européens qui se déroulèrent sur le Lac Rice, au sud de Peterborough. Ce n'est qu'après cette date qu'Indiens et Européens purent s'affronter en compétition sans distinction.

Par la suite, les régates se multiplièrent et de nombreux clubs sportifs se créèrent. La première Association nationale de canoës apparut en 1880 aux États-Unis. Elle regroupait essentiellement de riches citadins et était seulement dédiée à la compétition en canoës à voiles latines, pontés et en bois vernis (« le yacht du pauvre ») ; elle dénigrait amplement le canoë canadien entoilé et ouvert, symbolique des trappeurs et, bien sûr, encore plus le canoë en écorce de bouleau des Indiens. L'Association Canadienne de Canoë qui apparut 20 ans plus tard, était, au contraire, intéressée par le canoë de randonnée ouvert, idéal en milieux naturels encore peu transformés et très intéressant pour la chasse et la pêche. Néanmoins le canoë de compétition, à voiles, plus spectaculaire, plus rapide, capable de donner davantage d'émotions aux canoéistes et de spectacle au public, prit rapidement le dessus, introduisant une rupture forte avec les aspects patrimoniaux et entre classes sociales. Désormais le canoë traditionnel en écorce, trop fragile et trop coûteux à fabriquer, connaît un déclin brutal ; survivance du passé, il ne se rencontrait plus que dans les tribus indiennes les plus éloignées ; il n'en était alors que plus déconsidéré et entra dans une période d'oubli.

PUIS CE FUT LE REcul DU CANOË RÉCRÉATIF ET LE SUCCÈS DU CANOË SPORTIF

Dans les temps marqués par les graves crises de la Première Guerre mondiale dans laquelle le Canada était engagé, le contre-coup de la crise économique de 1929, et le bouleversement radical de la Deuxième Guerre mondiale, les évolutions liées à la pratique du canoë s'inscrivent dans ce contexte très difficile et lui sont indissociablement liées.

Jusqu'à la crise de 1929 et la Dépression qui s'ensuivit, la demande en canoës était soutenue tout comme leur production. On retiendra de cette période quelques faits marquants : le quasi-abandon du canoë fermé à voile et le retour de nombreux canoéistes vers le *wilderness*, « habitat originel du canoë » selon T. Moores (dans Jennings, 2002), la poursuite des régates de canoës, appelés alors canoës canadiens sans doute pour les différencier de ceux des Indiens ; la multiplication de clubs sportifs de canoéistes urbains très actifs. Toutes évolutions qui s'expriment sur les territoires par le développement de nouveaux espaces de loisirs évoqués dans le livre de N. Cazalais *et al.*, (1999), et tout particulièrement des espaces aquatiques « des lacs à chalets », « des clubs de pêche et de chasse » desquels les Américains étaient très demandeurs et par la croissance de la fréquentation des Parcs Provinciaux, Algonquin et Quético en Ontario, Mont Tremblant au Québec par exemple.

C'est en fait la crise de 1929 et ses conséquences qui entraînèrent les changements les plus forts. D'un côté la pauvreté se développait et les loisirs actifs se réduisaient, au moins pour la plus grande partie de la population ; de l'autre, le canoë de travail était quasi définitivement remplacé par des véhicules à moteur. Le moteur à essence qui permettait de limiter l'effort physique se généralisa aussi sur les embarcations de petite taille plus stables et plus « sécuritaires », chaloupes, barques de pêche en bois ou en métal. Le canoë commence à être alors perçu comme étant obsolète, archaïque. Il évoquait trop en ces temps difficiles, d'autres temps difficiles et des siècles de peine que les progrès technologiques rendaient désormais inutiles. Parfois abandonné au jardin, remis dans un fond de garage ou revendu à un « original », le canoë devint au mieux un objet de décoration dans ou à l'extérieur du chalet. Les entreprises de construction de canoës tournaient donc au ralenti, elles tentèrent de diversifier leurs activités, mais la concurrence était très forte pour une demande réduite et la plupart d'entre elles disparurent.

C'est cependant dans ce contexte économique morose, qu'apparaît la demande, en rien contradictoire, de très beaux canoës de loisir en bois précieux, en acajou par exemple, à destination d'une clientèle aisée et dans la construction desquels se spécialisèrent quelques artisans habiles. L'iconographie et les musées, et en particulier celui du canoë de Peterborough, nous renseignent sur ces luxueux canoës de promenade naviguant dans des eaux très calmes et n'ayant rien de sauvage, dans lesquels hommes et femmes, richement habillés, en tenue de ville, étaient confortablement assis, phonographe installé à bord pour écouter des disques microsillons, contemplant les paysages jardinés urbains, devisant et se courtisant.

Puis les camps de jeunes qui étaient apparus dès la fin du XIX^e siècle et qui se développèrent au XX^e siècle, allaient enthousiasmer la jeunesse aisée américaine et canadienne. Ces camps rachetèrent et entretenirent de vieux canoës traditionnels, en firent construire aussi. De nos enquêtes menées dans le Parc Provincial Algonquin qui en accueillit quelques-uns devenus très célèbres, tels les Camp Waubeno créé en 1908, Taylor Statten en 1921, Tanamakoon en 1935, il ressort leur importance dans le maintien d'un canoë vivant et de son image patrimoniale. Au cœur de leur programme figurait en effet l'apprentissage de la pratique du canoë en liaison avec son histoire et la transmission aux jeunes des valeurs humaines acquises dans la confrontation avec la nature sauvage (Standfield et Lundell, 1999 ; Claude Cousineau, communication orale).

Mais le canoë n'échappa pas aux bouleversements consécutifs à la seconde Guerre Mondiale qui ouvrit une très grande période de mutations surtout marquées, en ce qui concerne ce domaine, par la démocratisation du canoë loisir, sa diversification et l'apparition puis le développement d'autres pratiques sportives en eaux douces : le rafting, le kayak de rivière, le kayak de mer utilisé aussi dans les lacs de grande taille.

LE CANOË MODERNE : RÉVOLUTION TECHNIQUE ET PERTE D'UNE PARTIE DES RÉFÉRENCES PATRIMONIALES

Ce canoë moderne, né dans la deuxième moitié du XX^e siècle, plus solide, moins cher, fabriqué industriellement à moindre coût, pouvait désormais entrer dans le domaine du loisir pour grand public. Dans le même temps que se distendaient ses liens avec l'histoire et sa signification patrimoniale, il perdait de l'importance relative dans ce domaine des loisirs sportifs de nature en raison de la multiplication des offres de loisirs permise par l'augmentation du temps libre et l'apparition de nouveaux matériaux.

Dans ces évolutions, les canoës de bois traditionnels devinrent rares, chers, et réservés essentiellement à une utilisation en eaux calmes. Leur fabrication se maintint quasi uniquement au sein de toutes petites structures mobilisant rarement plus d'une ou deux personnes et travaillant souvent sur commande qui se consacraient aussi à la réparation et à la rénovation de vieux canoës. Les acheteurs furent et sont encore presque toujours dans une recherche à la fois sportive et esthétique et tout à fait conscients du caractère patrimonial du choix de la forme de leur loisir. Souvent bons canoéistes, ayant une culture historique et une expérience de *wilderness*, ils constituent un segment particulier et réduit du public actuel, mais important à plus d'un titre et le seul susceptible de transmettre aux nouvelles générations la passion du canoë sur des embarcations qui ont un lien fort avec le passé.

La fabrication en aluminium d'abord, puis l'utilisation des matériaux produits par la pétrochimie constituèrent une véritable révolution pour le canoë moderne.

L'aluminium, devenu matériau commun, fut largement utilisé pour la construction des canoës après la seconde Guerre Mondiale, d'abord en mettant à profit les importants stocks et les techniciens de la société américaine « *Grumman Aircraft Company* ». Plusieurs centaines de milliers de canoës furent construits jusqu'à ce qu'ils soient fortement concurrencés par les canoës en matière plastique, moins chers. La « *Marathon Boat Group Inc.* » dans l'État de New York (États-Unis) produit cependant encore 13 modèles de ce type de canoë recherché pour sa solidité, son absence d'entretien et sa légèreté, notamment pour les expéditions dans le Grand Nord.

C'est le recours aux matériaux chimiques et aux processus de mise en œuvre que les canoës en matières plastiques autorisent qui va réellement signer, dans les années 1970, la production de masse du canoë et son entrée dans le concert des sports et loisirs de pleine nature pour tous publics. Le Canada produit actuellement ces canoës et kayaks en matière plastique mais dépend en grande partie des importations de matières premières brutes en provenance des États-Unis. Récemment, une rupture de stock momentanée de kevlar utilisée dans la production de certains de ces canoës illustre cette dépendance et l'insertion de capitaux américains dans de nombreuses sociétés canadiennes.

Produit à la chaîne, le canoë plastique de grande consommation, jetable après quelques années, voire quelques mois d'utilisation, n'est plus qu'un ersatz de ses lointains modèles et n'y renvoie plus ou que très peu. Il est certes relativement léger et donc très maniable, peu coûteux, insubmersible et donc très sécuritaire et, de plus, en général aisément réparable. Le recours aux moules dans les procédés de fabrication permet aussi de produire des canoës de formes variées, tel le « *sit on top* » très souvent proposé par les sociétés de location (multipliées avec l'avènement du canoë industriel) pour les jeux aquatiques peu éloignés des hôtels et club de vacances qu'on retrouve au Canada comme en Europe sur tous les sites. Ce type de canoë qui ne nécessite aucun apprentissage, qui est pratiquement sans danger et qui n'a plus qu'une lointaine ressemblance avec le canoë canadien ouvert traditionnel ne s'est toutefois pas implanté dans les grandes zones canadiennes de canotage en eaux calmes du Parc provincial Algonquin, première région de canotage de l'Ontario, et est très rare le long de la rivière Rideau que nous avons parcourue en 2004 et qui participe au Réseau des Rivières du Patrimoine Canadien (Richez *et al.*, 2004).

Des concurrents au canoë, en plastique eux aussi pour l'essentiel, sont apparus dans l'utilisation des espaces aquatiques : différents type de voiliers et de bateaux à moteur, motos de mer (« *sea doo* ») et l'éventail des différents types de planches avec et sans voile.

Parmi toutes ces offres, le kayak est certainement son concurrent le plus sérieux. Apparu dès que les difficultés techniques de moulage imposé par sa structure quasiment fermée ont pu être résolues, sa croissance fut et reste spectaculaire. Des nouvelles sociétés sont apparues, souvent créées par d'anciens compétiteurs en kayak particulièrement jaloux de leurs procédés de fabrication et dont les techniques de vente s'appuient sur les exploits de sportifs connus, testeurs de nouveaux matériaux et de nouveaux produits dans des rivières de plus en plus spectaculaires. Il faut dire qu'avec des matériaux et des formes très diverses, il ouvre de nouveaux espaces aquatiques et notamment l'Ouest canadien montagneux et peut répondre à des pratiques spécifiques et souvent extrêmes en rivières à très gros débits et avec rapides, rivières à vagues et rouleaux, cascades, sacralisant la « *white water* » jusqu'alors interdite au canoë ouvert. Ces pratiques très sportives attirent surtout un public jeune. Pour les rivières plus calmes et les lacs, le kayak séduit par l'utilisation en solo, sa moindre longueur et sa légèreté (caractéristiques auxquelles le public féminin est particulièrement sensible), ainsi que par son coût inférieur et sa maniabilité liée à l'utilisation d'une pagaie double.

L'apparition du kayak de mer, depuis plus d'une décennie, a encore élargi les publics et ouvert à la grande randonnée non seulement les espaces littoraux maritimes, mais aussi les Grands Lacs et a contribué à la mise en place de « sentiers » spécialisés, comme celui en cours de réalisation le long du Saint Laurent. Utilisé seul ou en couple, il paraît promu à un bel avenir malgré sa taille et son coût. D'autant que la randonnée le long des cotes maritimes semble devenir une alternative de plus en plus recherchée par les pratiquants traditionnels du canoë et du canoë camping en eau douce.

Tout a donc changé dans le monde des canoës et dans son ouverture à un plus grand public, dont une bonne partie n'est pourtant qu'utilisateur très occasionnel et de faible niveau technique. Le monde du canoë a donc bien quitté le domaine « des loisirs de distinction », selon l'expression de G. Beaudet et R. Nadeau (1999), et rejoint le système des loisirs de masse qui s'est mis en place ces trente dernières années dans les Pays occidentaux. Pourtant, même si les pratiquants canoéistes ont en partie coupé (mais nous faisons l'hypothèse que ce ne pourrait qu'être provisoire)

avec la symbolique patrimoniale du canoë, oubliant les liens historiques avec les Indiens et les trappeurs européens des siècles précédents, ils retrouvent et maintiennent la dimension patrimoniale du canoë, au travers de la lente et silencieuse pénétration dans la grande nature qu'autorise la moindre et plus banale embarcation. Car la Culture de la Nature dont se revendique chaque Canadien est patrimoniale.

Conclusion

Élargissement de la demande, évolutions des techniques et des matériaux utilisés pour la construction des canoës, industrialisation de la production, recours aux méthodes de la grande distribution spécialisée en milieux urbains, développement des structures de location de matériel, ces caractéristiques combinées ont fait entrer le canoë dans les secteurs de production économique de grande consommation. Elles ont, de ce fait, obéré en partie son statut de loisir patrimonial sauf dans sa relation, restée intacte, avec la Nature, le *wilderness*, composante majeure du patrimoine de ce Pays. En effet, au Canada aujourd'hui la culture de la Nature est très prégnante et diffusée et, pour les pratiques récréatives liées au canoë, elle joue comme point très fort d'ancrage. Elle inscrit, en outre, le canoë dans les activités touristiques « douces » soutenues par les Parcs Nationaux et Provinciaux en relation avec le développement durable. Il est certain que le triptyque eau-bois (forêt)-canoë est quasiment indissociable du message transmis par de nombreux Parcs naturels canadiens et autres espaces protégés comme le montre la figure 1.

Reste la question de savoir si le canoë est encore icône emblématique du patrimoine canadien, et si il l'est vraiment pour tous les Canadiens, et en particulier pour les populations migrantes récentes d'Amérique Centrale, d'Afrique ou d'Asie qui n'ont pas – ou qu'en creux – dans leur histoire et à l'égal des Européens, cette conquête mythique des territoires du Continent américain. Ces populations constitutives de la mosaïque multiculturelle et classées par Statistiques Canada comme « minorités visibles » représentaient en 2001 13,4 % de la population canadienne et pourraient représenter plus du cinquième de la population en 2017. Elles constituent un segment de marché non négligeable caractérisé par des singularités culturelles auxquelles les grands groupes de produits de loisirs s'intéresseront et qui ne peuvent que nous interroger, à partir de cet éclairage mis sur le canoë, sur les évolutions à venir de ce vaste pays. Entre patrimoine commun et identitaire et affirmation d'une mosaïque multiculturelle, quelle(s) voie(s) possible(s) ?

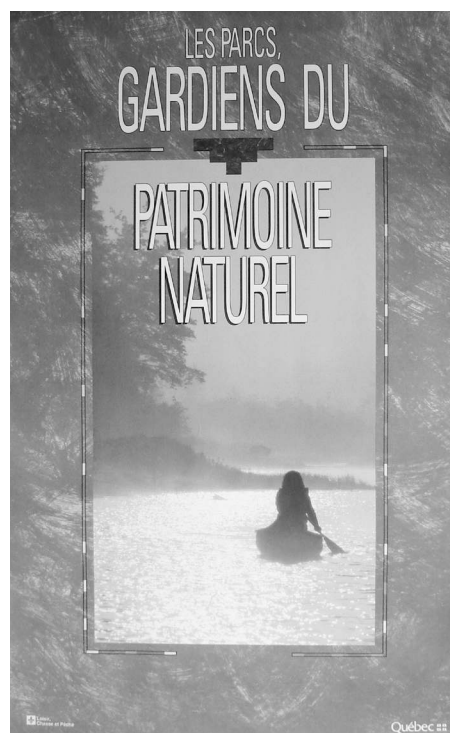


Figure 1 : Un exemple de liens étroits entre le canoë et la Nature (source : ministère du Loisir, chasse et pêche du Québec)

Example of intimate connexions between canoe and wilderness

Bibliographie

- BEAUDET (G.), NADEAU (R.), 1999. – « Le patrimoine et l'environnement au service d'un tourisme d'archipel », *Téoros*, Montréal, vol 18, n° 3, p 48-52.
- BRUNGER (A. G.), MARSH (J. S.), (à paraître). – *Grounding the material : the Canadian Canoe Museum in Peterborough*, Ontario.
- CAZELAIS (N.), BEAUDET (G.), NADEAU (R.) (dir), 1999. – *L'espace touristique*, Presses de l'Université du Québec, 314 p.
- DAROLLES (J.-M.), 1997. – « Canoë, eau vive et tourisme », *Les Cahiers de l'AFIT*, ministère chargé du Tourisme, Paris, 135 p.
- DELAIVE (F), 1991. – « Les plaisirs de l'eau, loisirs et sports nautiques en rivière, XIX^e et XX^e siècle », *Cahiers du Musée de la Batellerie*, Conflans-Sainte-Honorine, Association des Amis du Musée de la Batellerie, 36 p.
- GERMAIN (G.-H.), 2003. – *Les Coureurs des bois. La saga des Indiens blancs*, Outremont (Québec), Éditions Libre expression, 160 p.
- JENNINGS (J.), HODGINS (B. W.), SMALL (D.) (dir.), 2001. – *The canoë in Canadian cultures*, Natural Heritage Books, Winipeg (Manitoba), 2nd édition, 300 p.
- JENNINGS (J.) (dir.), 2002. – *The canoë. A living tradition*, Firefly books Ltd, 236 p.
- MASON (B.), 1997. – *L'aviron qui nous mène. Guide illustré sur l'art du canot*, Édition mise à jour par Paul Mason, L'Acadie (Québec), Broquet Inc, 200 p.
- MORSE (E. W.), 1969. – *Les routes des voyageurs : Hier et Aujourd'hui*, Roger Duhamel, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 125 p.
- MUIR (J.), 1901. – *Our national parks*, Houghton, Mifflin and company, The Riverside Press, Cambridge, Boston and New York, (pagination inconnue).
- POLING (J.) Sr, 2000. – *The canoë. An illustred history*, Toronto, Key Porter Books, 143 p.
- RAFFAN (J.), HORWOOD (B.) (dir.), 1988. – *Cannexus. The canoë in Canadian Culture*, Toronto, Betelgeuses Book, 212 p.
- RAFFAN (J.), 1999. – *Bark, skin and cedar. Exploring the canoe in canadian experience*, Toronto, a Phyllis Bruce Book, Harper Collins Publishers Ltd, 274 p.
- RICHEZ (G.), RICHEZ BATTESTI (J.), COUSINEAU (Cl.), 2004. – « Le réseau des rivières du patrimoine canadien. Une approche originale de gestion des rivières », *Les Cahiers d'Espaces*, Éditions Touristiques Européennes, Paris n° 82, p. 167-177.
- RICHEZ (G.), RICHEZ BATTESTI (J.), (à paraître). – « Le Parc Provincial Algonquin (Ontario, Canada) : un exemple de gestion maîtrisée des rapports Homme/Nature », *Études canadiennes*.
- ROBERTS (K. G.), SHACKLETON (Ph.), 1988. – *Canoë. De l'Arctique au Panama*, Paris, Denoël, 279 p.
- SOLWAY (K.), 1997. – *The Story of the Chesnut Canoë*, Halifax, Nimbus Press/Nova Scotia, (pagination inconnue).
- STANDFIELD (D.), LUNDELL (L.), 1999. – *Stories from the bow seat. The wisdom & waggery of canoe tripping*, The Boston Mills Press, Ontario, 156 p.
- THOREAU (H. D.), 1916. – *Canoeing in the wilderness*, Boston, Houghton Mifflin, (pagination inconnue).
- , 1922. – *Walden ou la vie dans les bois*, Collection l'Imaginaire, Paris, Gallimard, 332 p.
- WOOD (J. A.), 2002. – *Canoeing with the spirits*, Woodmere Publications, Bracebridge, Ontario, 80 p.

Cet article a été reçu le 13 mars 2005 et définitivement accepté le 6 juillet 2006.

REMERCIEMENTS

Au Professeur Claude Cousineau qui nous a initié à la pratique du canoë et donné le goût de « l'avironnage », à Pierre Trudel Directeur de la Fédération québécoise du canoë camping, aux constructeurs traditionnels de canoës en bois et coton et aux pourvoyeurs et « oufitters » rencontrés lors de mes enquêtes de terrain (2004 et 2005), et aux responsables de divers centres de documentation et

les collègues et amis qui n'ont pas ménagé leur temps pour m'aider. Cette étude est une retombée des bourses accordées par le Gouvernement canadien.

NOTA BENE

Nous avons tiré un grand profit de la visite du Musée canadien du canoë à Peterborough (Ontario) et de la rencontre avec sa directrice, du Musée canadien des civilisations à Gatineau (anciennement Hull) (Québec) et de l'Exposition « Le canot : un succès renversant », proposée par le Musée des sciences et de la technologie du Canada en 2005 à Ottawa.

Nous avons aussi consulté quelques exemplaires des revues suivantes consacrées essentiellement au canoë : « Che-Mun », The Journal of Canadian Wilderness Canoeing, Toronto (Ontario); « Kanawa », Magazine of the Canadian Recreational Canoe Association, Merriktville (Ontario); « Nastawgan », Magazine de la Wilderness Canoë Association, Toronto; « Wooden Canoe », Journal de la Wooden Canoe Heritage Association, Newport, USA.

